SKAL ry

Muistio

Tieliikennelain 105a §:n 3 momentin (tai sitä vastaavan lainkohdan) poistamisen vaikutuksesta rikosvastuuseen (HE 145/2017)

18.1.2018

Viitattu säännös: ” *Kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, mutta aikataulun laatinut tästä huolimatta edellyttää kuljetuksen tapahtuvan niin, että näitä säännöksiä ei voida noudattaa, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.”*

Hallituksen esityksessä 145/2017 on ehdotettu tämän momentin poistamista laista. Kysymys on siitä, mitä momentin poistaminen vaikuttaisi rikosvastuuseen. Tarkemmin ottaen kysymys on siitä, voitaisiinko aikataulun laatija tuomita yllytyksestä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen kaikissa niissä tilanteissa, joissa aikataulun laatija voimassa olevan lain mukaan tuomitaan viitatun momentin perusteella tekijänä sanottuun rikokseen.

Hallituksen esityksessä säännöksen siirtäminen liikenteen palveluista annettuun lakiin kuitataan lyhyesti: ” Luvun 6 §:ksi siirrettäisiin sisällöltään sellaisenaan voimassa olevasta tieliikennelaista 105 a §:n säännös, jossa säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta.” Tämä ei pidä paikkaansa, kun katsotaan ehdotettuja pykäliä. Niistä puuttuu nykyistä TLL 105a §:n 3 momenttia vastaava sääntely. Muutosta ei perustella hallituksen esityksessä millään tavalla. Jo tämän pitäisi herättää vakavaa huolta lainvalmistelun tasosta puheena olevassa tapauksessa. Herää kysymys, onko hallituksen esityksen kirjoittaja ymmärtänyt, mitä hän on ehdottamassa. Vielä pahempi vaihtoehto olisi se, että aikataulun laatijan vastuusta säätämisen poistaminen olisi tarkoitettukin tehdä niin, ettei poistaminen

herätä lain säätämisen vaiheessa huomiota. Viime mainittua vaihtoehtoa en pidä todennäköisenä. Pidän kuitenkin todella erikoisena sitä, ettei rikosvastuun alan muuttamista millään tavalla perustella tai edes todeta hallituksen esityksen perusteluissa.

Ensiksi on syytä tarkastella, mitä voimassa olevassa laissa on säädetty rangaistavaksi. Aikataulun laatijan rikosvastuun edellytyksenä on ensinnäkin se, että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti TLL 105a §:n 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä. Toiseksi hänen tulee tästä huolimatta edellyttää kuljetuksen tapahtuvan niin, että näitä säännöksiä ei voida noudattaa. Kolmantena rikosvastuun edellytyksenä on tahallisuus tai törkeä huolimattomuus, mikä ilmenee pykälän 1 momentista (”tuomitaan 1 momentin mukaisesti”). Näyttää siis siltä, että sen suhteen, mitä ”olosuhteista selvästi ilmenee”, riittääkin törkeä huolimattomuus. Aikataulun laatija siis syyllistyy rikokseen, jos hän arvioi olosuhteita siinä määrin huolimattomasti, että hänen katsotaan suhtautuneen lain tahallisen rikkomisen mahdollisuuteen törkeän huolimattomasti.

Yllytykseen, josta tuomitaan rangaistus samalla asteikolla kuin tekijä, tuomitaan se, joka tahallaan taivuttaa toisen tahalliseen rikokseen (RL 5:5). Yllytysvastuun edellytyksenä on se, että yllyttäjä saa toisessa aikaan rikoksentekopäätöksen. Tämä tarkoittaa sitä, ettei tekijä olisi tekoaan tehnyt ilman yllyttämistä. Jos yllytys vain vahvistaa jo aiemmin tehtyä tekopäätöstä, kyse on avunannosta rikokseen (RL 5:6), josta tuomitaan rangaistus alennetulta rangaistusasteikolta. Yllytyksen toteennäyttäminen on monesti vaikeaa, koska kysymys on psyykkisestä vaikuttamisesta.

Muistion pyytäjän (SKAL ry) taholta on tuotu esiin se, että käytännössä kuljetusten aikataulut ovat asiakkaan edellyttämiä ja kuljetussopimuksessa sovittuja. SKAL ry:n puolesta on korostettu, että tällöin ei yllytysrikos voi tulla kyseeseen, mutta aikataulun laatija tulee nykyisin tuomituksi tieliikennelain 105 a §:n mukaisesti. Mikäli laki vahvistettaisiin esitetyssä muodossaan, se tarkoittaisi käytännössä tilaajan vastuun poistamista kaikesta

kuljetusreittien aikataulujen suunnittelusta, johon tilaaja yleensä vahvasti osallistuu. Jatkossa vastuun kantaisi yksin rahdinkuljettaja, syyllisen jäädessä rankaisematta.

SKAL ry:n huoli vaikuttaa täysin perustellulta. Ensinnäkin yllytys on rangaistava vain tahallisena. Aikataulun laatijan rikosvastuu ei ehdotetun lainmuutoksen jälkeen tulisi kysymykseen ainakaan niissä tapauksissa, joissa hänen viakseen jää vain törkeä huolimattomuus. Tämä ei välttämättä ole kovin suuri ongelma, koska pääsääntöisesti aikataulun laatijan TLL 105a §:n 3 momentissa tarkoitettu toiminta lienee tahallisuuden kriteerit täyttävää (eli hän pitää lain rikkomista kuljetuksessa vähintään varsin todennäköisenä).

Suurempi pulma on se, jos aikataulun laatijaa ei voitaisi jatkossa rangaista niissäkin tapauksissa, joissa hän täysin tietoisena edellyttää aikataulun noudattamista, vaikka kuljetuksessa tultaisiin tahallisesti rikkomaan tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä. Aikataulun laatijan yllytysvastuu ei voi tulla kysymykseen, jos aikataulu on asiakkaan edellyttämä ja siitä on kuljetussopimuksessa sovittu. Aikataulun laatijan ei tällöin voida katsoa tahallaan taivuttavan kuljettajaa aikataulun noudattamiseen, koska kuljettajan päätöstä lain rikkomisesta ei ole saanut aikaan aikataulun laatijan toiminta. Kuten edellä on todettu, yllytys on toisen taivuttamista rikokseen niin, että päätös rikosteosta syntyy tekijässä yllytystoimen johdosta. Aikataulun laatija ei ole lain tarkoittamassa mielessä yllyttäjä, jos aikataulu on asiakkaan edellyttämä ja kuljetussopimuksessa sovittu. Avunantovastuu voisi periaatteessa olla mahdollinen, jos katsotaan aikataulun laatijan vahvistaneen toimellaan kuljettajan jo tekemää päätöstä lain rikkomisesta. Helppoa tämänkään vastuun toteuttaminen ei ole, koska voidaan perustellusti kysyä, mikä on se aikataulun laatijan toimi, joka edisti kuljettajan tahallista rikosta.

Matti Tolvanen

OTT, rikos- ja prosessioikeuden professori

Itä-Suomen yliopisto, Oikeustieteiden laitos

matti.tolvanen@uef.fi, puhelin: +358 50 5508092